

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U) 昭63- 166884

⑬ Int. Cl.⁴

B 62 J 39/00

識別記号

庁内整理番号

G-6862-3D

⑭ 公開 昭和63年(1988)10月31日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑮ 考案の名称 オートバイの導風装置

⑯ 実 願 昭62- 59351

⑰ 出 願 昭62(1987) 4月20日

⑱ 考 案 者 太 田 登 也 静岡県浜松市白羽町231- 1

⑲ 出 願 人 鈴木自動車工業株式会 静岡県浜名郡可美村高塚300番地
社

⑳ 代 理 人 弁理士 佐藤 一雄 外2名



明 細 書

1. 考案の名称

オートバイの導風装置

2. 実用新案登録請求の範囲

パイプ製の左右のメインフレームの前部を中央に寄せて前端にヘッドパイプを溶着するものに於て、左右のメインフレームの前部に前方開口部を設け、左右のメインフレーム後部をブリッジパイプで溶着連結して、内部を連通させ、ブリッジパイプの中央後面に出口孔を設け、該出口孔の後側にエアークリーナーの吸入口を配したことを特徴とするオートバイの導風装置。

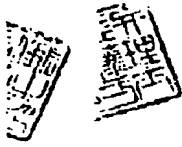
3. 考案の詳細な説明

〔考案の技術分野〕

この考案は、オートバイの導風装置に関する。

〔考案の技術的背景と問題点〕

オートバイは、エンジンに気化器とエアークリ



ーナーを連結し、エアークリナーで埃を取除いた空気に、気化器で燃料を混入し、エンジンに吸入させて吸気ガスを供給している。エンジンは、運転によって発熱して高温になり、雰囲気温度が高くなる。特に高速タイプでは、車体前部を流線型のカウリングで覆って風の抵抗を少なくするようにしており、この場合には、エンジンがカウリングの内側になり、換気が十分できず、雰囲気温度が高くなる。この高い温度の空気をエアークリナーに吸入すると、空気密度が薄く吸気効率が低下して、エンジン出力が低下する。このため、カウリング前面に開口した導風管をフレーム前部に開口して、走行で受ける風をエアークリナー方向に導くようにしたものが、実開昭60-66594号公報に示すように知られているが、エアークリナーから離れており、熱気と混合して、大気温度より高い吸気になって、十分な効果が得られない。

〔考案の目的〕

この考案は、かかる点に鑑み、パイプ製のフレ



ームを利用して、エアークリーナーの吸入口近くに走行風が吹出す出口孔を設け、熱気の混入が少く、吸気の温度が大気温度に近くて、吸気効率が低下しないオートバイの導風装置を得ることを目的とする。

〔 考案の構成 〕

以下、本考案を図面に示す実施例によって説明する。

第 1 図及び第 2 図は、本考案の一実施例を示すものである。左右のメインフレーム 1 は、断面長四角形のパイプ製で、前部を中央側に曲げて集め、前ホークを保持するヘッドパイプ 2 を前端中央内側に溶着する。そして、左右のメインフレーム 1 は前端に前方に向けた開口部 3 を設けてある。左右のメインフレーム 1 の後端は、縦フレーム 4 の上端を嵌合させて塞ぎ、溶着してある。左右のメインフレーム 1 の後部は、左右のメインフレーム 1 を連結するように、ブリッジパイプ 5 を溶着する。左右のメインフレーム 1 は、ブリッジパイプ 5 を溶着する部分に孔を設けて、内側を連通させてあ



る。ブリッジパイプ 5 の中央後面には、出口孔 6 を設けてあり、その後側に、エアークリーナー 7 の吸入口 8 を配置する。

第 3 図は本考案の他の実施例を示すものである。この場合は、ヘッドパイプ 2 にヘッド金具 9 を溶着し、このヘッド金具 9 の両端に左右のメインフレーム 1 を連結溶着し、ヘッド金具 9 の前面に開口部 3 を設けてある。その他は第 1 図及び第 2 図に示したものと同一である。

第 4 図は本考案の更に他の実施例を示すものである。この場合は、左右のメインフレーム 1 の前端は、ヘッドパイプ 2 に突合せて溶着し、その両側の左右のメインフレーム 1 部分に、筒部 10 を設けて、前方に開口する開口部 3 を設けてある。その他は第 1 図及び第 2 図に示したものと同一である。尚、前部をカウリング 11 で覆う場合は、開口部 3 にホース 12 を連結して、カウリング 11 の前面に開口 13 させる。

しかして、オートバイを走行させて受ける風は、メインフレーム 1 の前端の開口部 3 から、左右の



メインフレーム 1 内に流れ、更にブリッジパイプ 5 に流れて、中央後面の出口孔 6 から吹出す。そしてこの部分に、エアークリーナー 7 の吸入口 8 があるので、吸入口 8 には熱気が殆んど入らず、大気温度の空気を吸入する。このため、吸気効率が低下することなく、エンジンの出力低下をさけることができる。走行による風をエアークリーナー 7 の吸入口 8 に導くのに、左右のメインフレーム 1 とブリッジパイプ 5 を利用するので、特別に構造が複雑になることもなく、安価にでき、左右のメインフレーム 1 によって、風量も確保できる。
〔 考案の効果 〕

以上説明したように、この考案は、パイプ製の左右のメインフレームの前部を中央に寄せて前端にヘッドパイプを溶着するものに於て、左右のメインフレームの前部に前方開口部を設け、左右のメインフレーム後部をブリッジパイプで溶着連結して、内部を連通させ、ブリッジパイプの中央後面に出口孔を設け、該出口孔の後側にエアークリーナーの吸入口を配したので、走行による風を左



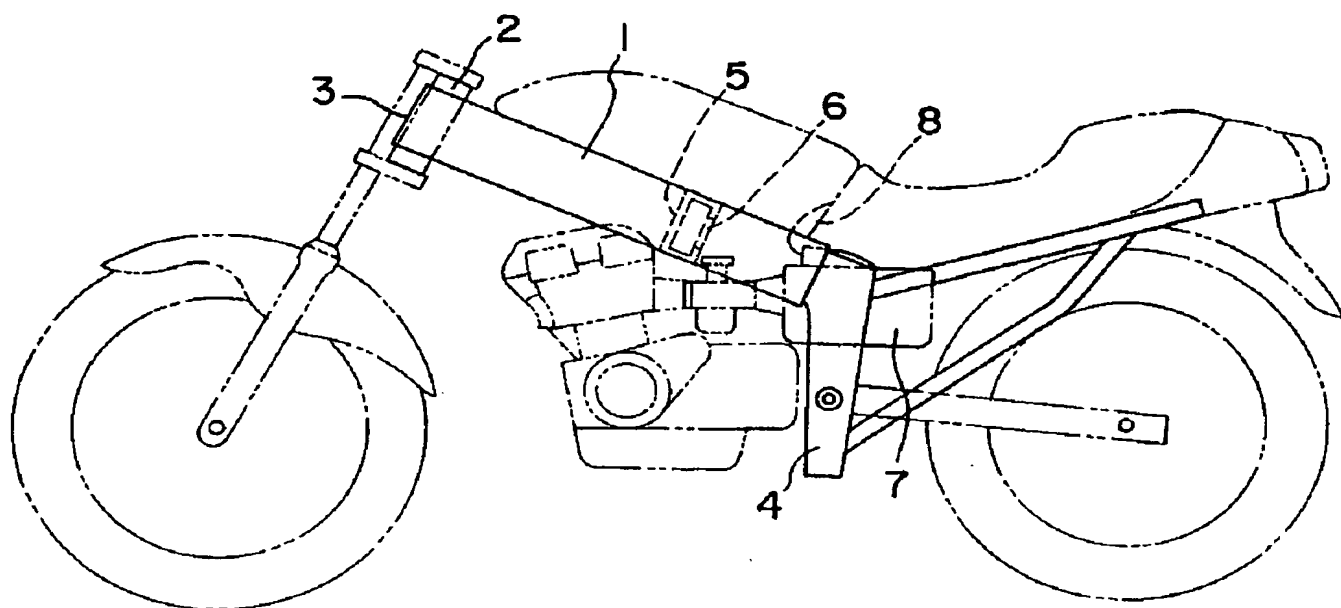
右のメインフレームを通してブリッジパイプ中央後面の出口孔から吹出させ、エアークリーナーの吸入口に近くて、熱気を吸入することが少く、吸気効率の低下が防げて、エンジン出力の低下を防止できる。そして、左右のメインフレーム及びブリッジパイプを利用することによって安価にでき、風量も確保できる。

4. 図面の簡単な説明

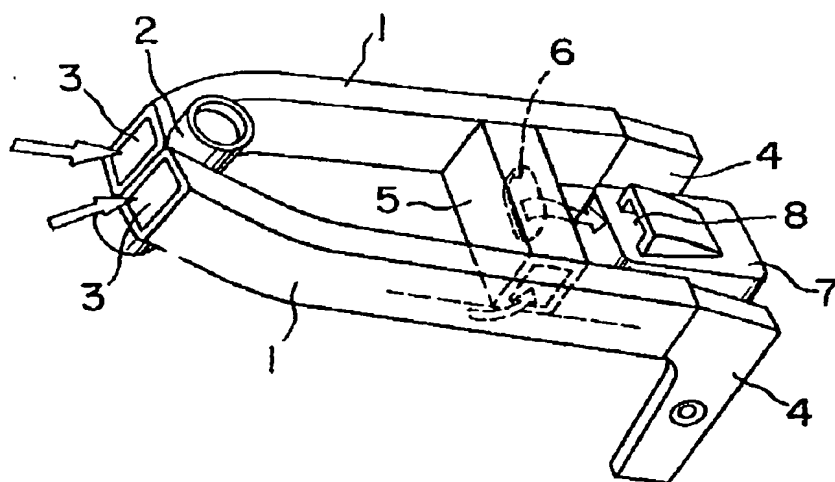
第1図は本考案の一実施例を示す側面図、第2図は同要部斜視図、第3図は本考案の他の実施例を示す斜視図、第4図は本考案の更に他の実施例を示す斜視図である。

1…メインフレーム、2…ヘッドパイプ、3…開口部、5…ブリッジパイプ、6…出口孔、7…エアークリーナー、8…吸入口。

出願人代理人 佐 藤 一 雄



第 1 図

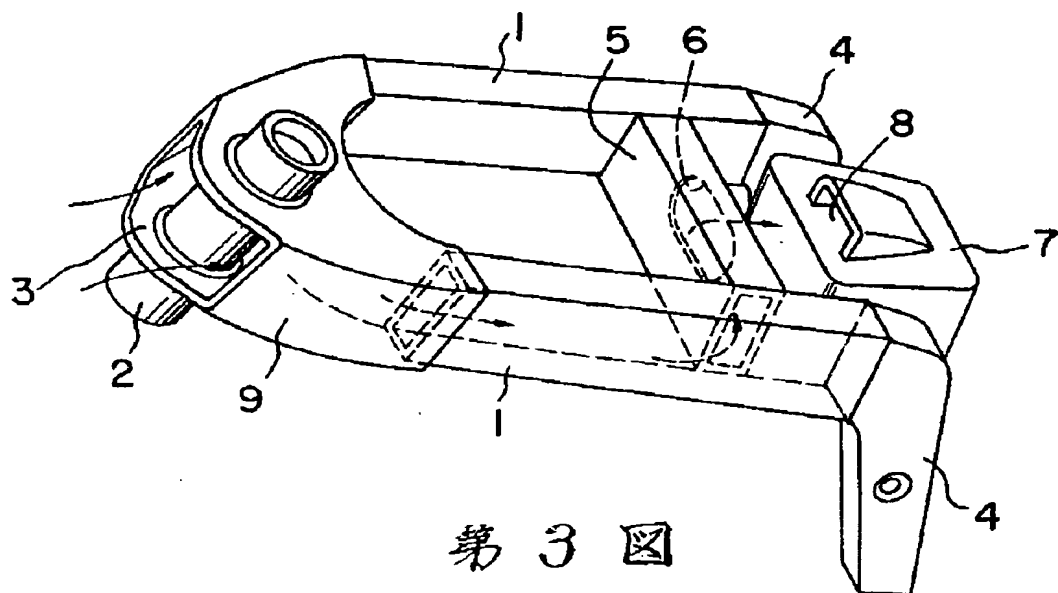


第 2 図

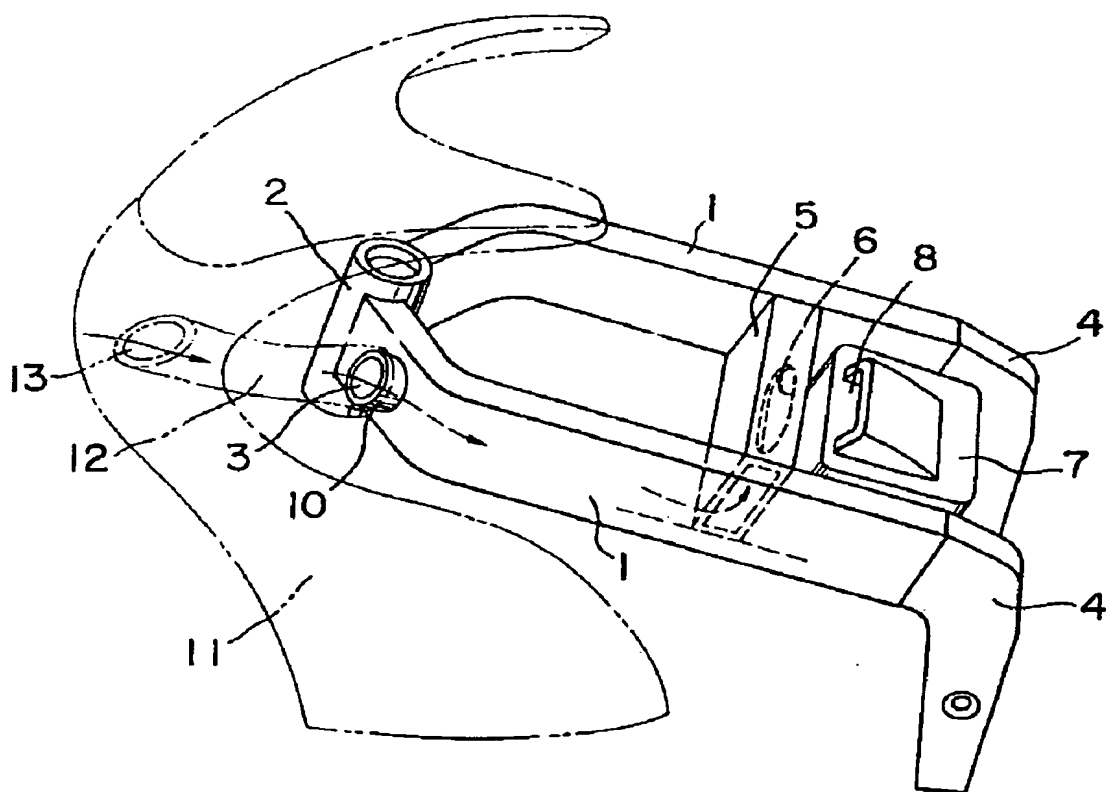
1012

実開 63-16588 4

実用新案登録出願人 鈴木自動車工業株式会社
上 記 代 理 人 佐 藤 一 雄



第 3 図



第 4 図

1013

実用新案登録出願人 鈴木自動車工業株式会社

上 記 代 理 人 佐 藤 一 雄

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.